



You have downloaded a document from
RE-BUŚ
repository of the University of Silesia in Katowice

Title: Wyłączenie statku powietrznego spod zajęcia z tytułu roszczeń patentowych jako przykład środka mającego na celu ułatwienie żeglugi międzynarodowej

Author: Anna Hołda-Wydrzyńska

Citation style: Hołda-Wydrzyńska Anna. (2015). Wyłączenie statku powietrznego spod zajęcia z tytułu roszczeń patentowych jako przykład środka mającego na celu ułatwienie żeglugi międzynarodowej. W: K. Łuczak (red.), "Wybrane problemy prawne związane z funkcjonowaniem portu lotniczego" (S. 155-172). Katowice : Uniwersytet Śląski



Uznanie autorstwa - Użycie niekomercyjne - Bez utworów zależnych Polska - Licencja ta zezwala na rozpowszechnianie, przedstawianie i wykonywanie utworu jedynie w celach niekomercyjnych oraz pod warunkiem zachowania go w oryginalnej postaci (nie tworzenia utworów zależnych).



UNIwersytet ŚLĄSKI
W KATOWICACH



Biblioteka
Uniwersytetu Śląskiego



Ministerstwo Nauki
i Szkolnictwa Wyższego

Wyłączenie statku powietrznego spod zajęcia z tytułu roszczeń patentowych jako przykład środka mającego na celu ułatwienie żeglugi międzynarodowej

Anna Hołda-Wydrzyńska

1. Wprowadzenie

Prawo lotnicze jest najmłodszym z działów prawa transportowego. Na przestrzeni ostatnich kilkudziesięciu lat regulacje prawne w tym zakresie przybrały pełniejszy kształt, uwzględniający potrzeby szeroko pojętego transportu międzynarodowego¹. Struktura prawa lotniczego jest niezwykle złożona. Wynika ona przede wszystkim z intensywnie rozrastającego się układu wzajemnie powiązanych źródeł prawa, które kształtują pewną wielopłaszczyznową hierarchię zróżnicowaną podmiotowo, przedmiotowo oraz terytorialnie². Współistniejące na ich podstawie systemy prawne oparte na regulacjach traktatowych, regionalnych wraz z odpowiednimi aktami pochodnymi, umowach dwustronnych, czy wreszcie ustawodawstwach krajowych, wymagają szerokiego spojrzenia na prezentowane zagadnienie³.

Specyfika prawa lotniczego wynika przede wszystkim z potrzeby regulacji stale rozwijającego się międzynarodowego transportu oraz techniki przewozu. Pogodzenie stosunków prawnych przynależnych różnym gałęziom prawa

¹ P. RUCZKOWSKI: *Prawo lotnicze. Komentarz*. LEX/el 2002.

² M. ŻYLICZ: *Prawo lotnicze międzynarodowe, europejskie i krajowe*. Warszawa 2011, s. 31.

³ M. ŻYLICZ: *Wstęp*. W: IDEM: *Prawo lotnicze...*, s. 23.

publicznego oraz prywatnego jest niezmiernie trudne, a uwzględnienie wielu pochodnych dziedzin prawa wymaga niezwyklej elastyczności przyjętych międzynarodowych regulacji prawnych z zakresu prawa lotniczego. Nie bez znaczenia w tej dziedzinie gospodarki pozostaje także postęp techniki, innowacyjność, kreatywność oraz dystynktywność dóbr intelektualnych. Jednakże ochrona intelektualnych dóbr niematerialnych musi pozostawać w zgodzie z zapewnieniem swobodnej żeglugi międzynarodowej. Determinuje to potrzebę określenia takich narzędzi oraz środków, które zagwarantują nieskrępowaną żeglugę powietrzną i tym samym ochronią szeroko pojęty interes publiczny. Jednym z takich instrumentów jest wprowadzenie tzw. wyłączenia spod zajęcia z tytułu roszczeń patentowych. Najważniejszą umową międzynarodową regulującą tę problematykę jest Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym sporządzona w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r.⁴ (dalej: Konwencja chicagowska lub Konwencja), której sygnatariuszem jest również Polska. Konwencja, regulując podstawowe kwestie dotyczące ruchu lotniczego oraz statków powietrznych, określa fundamentalne zasady systemu międzynarodowej żeglugi powietrznej⁵.

2. Konwencja chicagowska

Konwencja chicagowska w rozdziale IV zatytułowanym *Środki mające na celu ułatwienie żeglugi powietrznej* zobowiązuje państwa strony, by w ramach wykonywania zwierzchnictwa terytorialnego realizowały postanowienia Konwencji w zakresie ułatwiania międzynarodowej żeglugi powietrznej, a także zwiększenia efektywności i bezpieczeństwa lotnictwa⁶. Obok takich zobowiązań, jak m.in.: ustalenie procedur celnych i imigracyjnych zgodnie z praktyką międzynarodową, zwalnianie statków powietrznych, w tym paliwa, smarów, części zamiennych, normalnego wyposażenia i zapasów pokładowych od opłat celnych bądź inspekcyjnych, zapewnienie lub umożliwienie pomocy statkom powietrznym w niebezpieczeństwie, a także zagwarantowanie współpracy w poszukiwaniu statków zaginionych oraz udzielenie pomocy przy badaniu okoliczności wypadków obcych statków powietrznych, uwzględniono regulację poświęconą zwalnianiu obcych statków powietrznych od zajęcia, zatrzymania itp. z tytułu roszczeń o naruszenie praw patentowych, jeżeli państwo rejestracji

⁴ Dz.U. z 1959 r., Nr 35, poz. 212 i 214 ze zm.

⁵ Szczegółowe zagadnienia techniczne zawarte są w 19 załącznikach do Konwencji. Zawierają one normy oraz zalecane metody i zasady postępowania.

⁶ M. ŻYLICZ: *Prawo lotnicze...*, s. 50—51.

jest stroną Konwencji o ochronie własności przemysłowej (dalej: Konwencja paryska)⁷.

Zgodnie z art. 27:

jeżeli statek powietrzny Umawiającego się Państwa jest używany do międzynarodowej żeglugi powietrznej, żadne dozwolone przybycie tego statku powietrznego na terytorium drugiego Umawiającego się Państwa ani dozwolony tranzyt przez terytorium takiego Państwa z lądowaniem lub bez lądowania nie może stanowić okazji ani do zajęcia lub zatrzymania statku powietrznego, ani do jakiegokolwiek roszczenia przeciwko osobie, która jest właścicielem statku powietrznego lub która go używa, ani do innego działania ze strony lub z upoważnienia takiego Państwa lub osoby tam przebywającej z tego powodu, że konstrukcja, mechanizm, części, akcesoria lub funkcjonowanie statku powietrznego stanowią naruszenia jakiegokolwiek patentu, rysunku lub wzoru należycie uznanego lub zarejestrowanego w Państwie, na którego terytorium statek powietrzny przybył; rozumie się przy tym, że w Państwie, na którego terytorium taki statek powietrzny przybył, nie może być w żadnym przypadku wymagane złożenie zabezpieczenia w związku ze wspomnianym wyłączeniem spod zajęcia lub zatrzymania. Przepisy te stosuje się również do składania części zamiennych i wyposażenia zapasowego statków powietrznych oraz do prawa używania i wbudowania powyższych części i wyposażenia celem dokonania naprawy statku powietrznego Umawiającego się Państwa na terytorium innego Umawiającego się Państwa z zastrzeżeniem, że tak składowanych opatentowanych części lub wyposażenia nie można sprzedawać lub rozprowadzać wewnątrz Państwa, na którego terytorium statek powietrzny przybył, albo wywozić w celach handlowych poza granice tego Państwa.

Przywileje niniejszego artykułu stosuje się jedynie do tych Państw — stron niniejszej Konwencji, które 1) są stronami międzynarodowej konwencji o ochronie własności przemysłowej, z wszelkimi późniejszymi poprawkami do niej albo 2) wydały ustawy patentowe uznające wynalazki dokonane przez obywateli innych Państw będących stronami niniejszej Konwencji i udzielające tym wynalazkom odpowiedniej ochrony.

⁷ Akt sztokholmski zmieniający Konwencję paryską o ochronie własności przemysłowej z dnia 20 marca 1883 r., zmienioną w Brukseli dnia 14 grudnia 1900 r., w Waszyngtonie dnia 2 czerwca 1911 r., w Hadze dnia 6 listopada 1925 r., w Londynie dnia 2 czerwca 1934 r., w Lizbonie dnia 31 października 1958 r., sporządzony w Sztokholmie dnia 14 lipca 1967 r. (Dz.U. z 1975 r., Nr 9, poz. 51).

W Konwencji chicagowskiej mowa jest o tzw. wyłączeniu spod zajęcia z tytułu roszczeń patentowych, które obejmuje przede wszystkim wyłączenie spod „zajęcia lub zatrzymania statku powietrznego, wystąpienia z jakimkolwiek roszczeniem przeciwko osobie, która jest właścicielem statku powietrznego lub która go używa”, a także wyłączenie spod „innego działania ze strony lub z upoważnienia Państwa Umawiającego się lub osoby tam przebywającej”, jeśli naruszenie ma miejsce na terytorium, do którego przybył statek powietrzny. Zgodnie z treścią Konwencji strony zobowiązane są zapewnić zwolnienie obcych statków powietrznych od zajęcia lub zatrzymania w celu zabezpieczenia roszczeń z tytułu praw patentowych, jeżeli państwo rejestracji lub uznania jest stroną Konwencji paryskiej albo wydało ustawy patentowe uznające wynalazki dokonane przez obywateli innych Państw będących stronami niniejszej Konwencji i udzielające tym wynalazkom odpowiedniej ochrony. W przypadku niezapewnienia realizacji postanowień Konwencji państwo ponosi odpowiedzialność międzynarodową⁸.

Brak definicji legalnej „zajęcia” oraz „zatrzymania” statku powietrznego skłania do pytania o zakres tych czynności. Z punktu widzenia wykładni językowej terminy te mają nieco inny zakres znaczeniowy. „Zająć” oznacza podjęcie czynności zmierzających do zapełnienia, wypełnienia czymś jakiejś przestrzeni, wzięcia czegoś w posiadanie (np. zajęcie statku powietrznego przez funkcjonariuszy publicznych czy obsługę lotniska). Natomiast „zatrzymać” znaczy spowodować, że coś przestanie się poruszać lub funkcjonować, zahamować przebieg czegoś, nie pozwolić komuś/czemuś odejść skądś, na mocy prawa odebrać komuś rzecz, której posiadanie lub użytkowanie jest nielegalne (np. zatrzymanie statku powietrznego będącego w ruchu na płycie lotniska, zabronienie wylotu). Językowo zwroty te mają nieznacznie inny zakres, jednakże z praktycznego punktu widzenia uzupełniają i krzyżują się wzajemnie. Widać to również na przykładzie Konwencji o ujednostajnieniu niektórych prawideł, dotyczących zajęcia zabezpieczającego statków powietrznych, podpisanej w Rzymie dnia 29 maja 1933 r.⁹ (dalej: Konwencja rzymska), w której przyjęto instytucję prawną tzw. zajęcia zabezpieczającego dokonywanego w interesie prywatnym. W rozumieniu Konwencji rzymskiej pod pojęciem „zajęcia zabezpieczającego” rozumie się:

każdą czynność, bez względu na jej nazwę, przez którą statek powietrzny zostaje zatrzymany w interesie prywatnym, za pośrednictwem organów wymiaru sprawiedliwości lub administracji publicznej, na rzecz bądź wierzyciela, bądź właściciela bądź innego uprawnionego z tytułu prawa rzeczowego, obciążającego statek powietrzny, wówczas, gdy zaj-

⁸ I. SZYMAJDA: *Publicznoprawne zagadnienia międzynarodowej żeglugi powietrznej — system chicagowsko-bilateralny*. „Studia Iuridica” 2003, nr XLI, s. 273. Tekst dostępny na: http://www.wuw.pl/ksiegarnia/tresci/studiaiuridica/41/41_13.pdf [dostęp: 03.03.2015].

⁹ Dz.U. z 1937 r., Nr 74, poz. 540.

mujący nie może powołać się ani na wykonalne orzeczenie, uzyskane uprzednio w drodze zwyczajnego postępowania, ani na równorzędny tytuł egzekucyjny.

Biorąc pod uwagę użytą w Konwencji rzymskiej terminologię, warto zwrócić uwagę, iż różnice w czynnościach zajęcia i zatrzymania nie mają większego znaczenia. Akcent pada na fakt podjęcia takich czynności, niezależnie od przyjętego nazewnictwa, których skutkiem jest przede wszystkim uniemożliwienie wylotu, ewentualnie zawrócenie statku powietrznego, który już wystartował, albo zarządzenie przymusowego lądowania w momencie korzystania z przestrzeni powietrznej danego kraju. Istotny jest zatem skutek, a nie tyle użyta forma czynności. Można powiedzieć, że zatrzymanie oraz zajęcie statku powietrznego ostatecznie powinno skutkować jego „uziemieniem”.

Konwencja chicagowska wskazuje, że przywilej wyłączenia spod zajęcia dotyczy „statków powietrznych używanych do międzynarodowej żeglugi powietrznej”, a więc takiej, w trakcie której następuje przekroczenie granicy państwowej. Jest to zrozumiałe z punktu widzenia regulacji zagadnień międzynarodowej żeglugi powietrznej, a także globalizacji transportu oraz przemysłu lotniczego. Statkiem powietrznym w rozumieniu załączników przyjętych do Konwencji jest „każde urządzenie zdolne do unoszenia się w atmosferze na skutek oddziaływania powietrza innego niż oddziaływanie powietrza odbitego od powierzchni ziemi”. Statki powietrzne, tak jak i samo lotnictwo, można podzielić na państwowe i cywilne. Konwencję stosuje się wyłącznie do cywilnych statków powietrznych, pozostawiając poza zakresem regulacji państwowe statki powietrzne używane w służbie wojskowej, celnej i policyjnej¹⁰.

Wyłączenie statku powietrznego spod zajęcia lub zatrzymania, o którym mowa, jest możliwe pod warunkiem, że nastąpiło „dozwolone przybycie tego statku powietrznego na terytorium drugiego Umawiającego się Państwa”, albo nastąpił „dozwolony tranzyt przez terytorium takiego Państwa z lądowaniem lub bez lądowania”. Dyspozycją tego przepisu objęto statki powietrzne przybywające (lądujące) na terytorium danego państwa, traktując je jako punkt docelowy, jak i statki powietrzne, których lot rozpoczyna się i kończy poza granicami państwa, z którego przestrzeni powietrznej, portu lotniczego, lotniska czy lądowiska korzystają (statki powietrzne będące „w drodze” do innego państwa). Rozumowanie *a contratio* pozwala przyjąć, że jakiegokolwiek niedozwolone (nielegalne) przybycie lub tranzyt statku powietrznego, np. w sytuacji nieotrzymania wymaganego pozwolenia na lądowanie, nieprzepisowego naruszenia przestrzeni powietrznej, nieuzyskania zgody na wykonywanie lotów międzynarodowych w granicach danego kraju, czy naruszenia przepisów dotyczących przybycia i pobytu statków powietrznych na danym terytorium, określonych

¹⁰ M. ŻYLICZ: *Wstęp*. W: IDEM: *Prawo lotnicze...*, s. 25.

przez ustawodawstwa krajowe itp., pozwala podjąć wszelkie środki umożliwiające zajęcie lub zatrzymanie statku powietrznego w celu zabezpieczenia roszczeń wynikłych z tytułu naruszenia praw patentowych.

Konstrukcja tego przepisu nie daje podstaw, by sądzić, że uprawniony w ogóle pozbawiony jest możliwości wystąpienia z jakimikolwiek roszczeniami patentowymi. W przepisie mowa jest o tym, że nie jest możliwe wystąpienie z jakimkolwiek roszczeniem patentowym w Państwie, na którego terytorium statek powietrzny przybył albo nastąpił dozwolony tranzyt przez terytorium innego Umawiającego się Państwa. Przepis ten odnosi się więc do statków powietrznych, które z punktu widzenia prawa kraju członkowskiego mają status „obcych statków powietrznych”. Zatem za dopuszczalne można by uznać wystąpienie z roszczeniem chociażby w kraju pochodzenia statku powietrznego, gdzie patent, rysunek lub wzór są należycie uznane lub zarejestrowane. W takiej sytuacji niezbędnym jest uwzględnienie wagi naruszenia oraz interesów osób trzecich, w tym przede wszystkim interesu publicznego. Trzeba mieć na uwadze, iż skutkiem wystąpienia z takimi roszczeniami nie powinno być ani wykluczenie statku powietrznego z żeglugi powietrznej, ani wycofanie z obrotu lub zniszczenie bezprawnie wytworzonych lub oznaczonych przedmiotów, a także środków użytych do ich wytworzenia lub oznaczenia. Przykładem roszczeń z tytułu naruszenia praw patentowych, z którymi mógłby wystąpić uprawniony po naruszeniu prawa, mogą być m.in. roszczenia o zaniechanie naruszania, o wydanie bezpodstawnie uzyskanych korzyści, czy przede wszystkim roszczenia odszkodowawcze o naprawienie wyrządzonej szkody¹¹.

Poza tym trzeba pamiętać, że przywilej wyłączenia spod zajęcia lub zatrzymania nie ma zastosowania, jeżeli państwo rejestracji lub uznania nie jest stroną Konwencji paryskiej albo nie wydało ustawy patentowej uznającej wynalazki dokonane przez obywateli innych Państw będących stronami niniejszej Konwencji, udzielając tym samym wynalazkom odpowiedniej ochrony.

W celu dokonania wykładni przedmiotowego przepisu niezbędnym jest odesłanie do Konwencji paryskiej, której uchwalenie podyktowane było przede wszystkim nieustającym postępem technicznym, silną ekspansją gospodarczą, a co za tym idzie, masowym obrotem produktami oraz wprowadzanymi nowymi zasadami produkcji oraz handlu. Ten międzynarodowy akt prawny miał ogromne znaczenie dla rozwoju prawa własności przemysłowej, określając bowiem fundamentalne zasady ochrony, jednocześnie zaakcentował znaczenie dóbr niematerialnych objętych prawem wyłącznym w samym obrocie gospodarczym. Jak widać, w prężnie rozwijającej się dziedzinie gospodarki, jaką jest lotnictwo, postanowienia Konwencji paryskiej nie pozostały bez znaczenia. Niemniej jednak zachodząca kolizja pomiędzy przeciwnymi kategoriami interesów —

¹¹ Szerzej na ten temat m.in. P. PODRECKI: *Środki ochrony praw własności intelektualnej*. Warszawa 2010.

indywidualnymi oraz publicznymi — musi być rozstrzygana z punktu widzenia ochrony oraz zabezpieczenia międzynarodowego transportu powietrznego.

Odwolując się do art. 1 Konwencji paryskiej, warto zwrócić uwagę na niejasność redakcyjną, która ma miejsce w przedmiotowym przepisie Konwencji chicagowskiej. Zakres przedmiotowy nie jest jednoznaczny. Przede wszystkim nie jest jasne, czy przepis ten w zakresie, w jakim odnosi się do „naruszenia jakiegokolwiek patentu, rysunku lub wzoru należycie uznanego lub zarejestrowanego”, dotyczy wszystkich znanych przedmiotów własności przemysłowej, czy tylko niektórych, w szczególności wynalazków, które *notabene* podlegają *stricte* ochronie patentowej. Poza tym brzmienie tego przepisu sugeruje, że zachodzi zróżnicowanie przedmiotów ochrony na patenty (podmiotowe prawa wyłączne) i inne dobra intelektualne, takie jak rysunki oraz wzory, które nie są lub nie muszą być chronione prawami wyłącznymi; wystarczy, że są należycie uznane przez kraj członkowski.

Użycie sformułowania „naruszenie jakiegokolwiek patentu” odnosi się ogólnie do przemysłowych dóbr niematerialnych, które chronione są prawami wyłącznymi na podstawie Konwencji paryskiej. Zgodnie z jej brzmieniem są nimi: wynalazki, wzory użytkowe, wzory przemysłowe, znaki towarowe, znaki usługowe, nazwa handlowa i oznaczenia pochodzenia lub nazwy pochodzenia. W przypadku trzech ostatnich kategorii Konwencja paryska nie przesądza o sposobie ich ochrony. Z jednej strony nie zabrania oparcia systemu ich ochrony na konstrukcji typowej dla systemu ochrony patentowej, a z drugiej wymaga, by zapewniono im co najmniej ochronę deliktową (w ramach zwalczania nieuczciwej konkurencji)¹².

Zakresem art. 27 Konwencji objęto „konstrukcję, mechanizm, części, akcesoria lub funkcjonowanie statku powietrznego”. Ponadto dyspozycją tego przepisu objęto także sytuację „składowania części zamiennych i wyposażenia zapasowego statków powietrznych oraz używania i wbudowania powyższych części i wyposażenia celem dokonania naprawy statku powietrznego”¹³. Jak widać, „naruszenie jakiegokolwiek patentu” dotyczy tych przedmiotów własności przemysłowej, które mają znaczenie w przemyśle oraz transporcie lotniczym, tj. przede wszystkim wynalazków oraz wzorów użytkowych. Nie można jednak wykluczyć, że przepis ten odnosi się również do wzorów przemysłowych, a nawet znaków towarowych, nie tylko tych graficznych, ale także przestrzennych¹⁴.

¹² Tym bardziej, że przedmiotem ochrony własności przemysłowej jest także zwalczanie nieuczciwej konkurencji.

¹³ Wykonywanie usług serwisowych statku powietrznego za pomocą opatentowanych części lub wyposażenia nie może stanowić okazji do czerpania korzyści przez osoby trzecie ze sprzedaży takich elementów. Zakazana jest ich sprzedaż lub inna forma rozporządzania zarówno w kraju, na którego terytorium statek powietrzny przybył, jak i poza jego granicami.

¹⁴ Poza zakresem przedmiotowym regulacji powinny znaleźć się nazwy geograficzne, nawet jeśli chronione są patentem, gdyż z punktu widzenia prawa lotniczego nie mają istotnego znaczenia.

Jako że w różnych krajach tytuły ochronne udzielane na przedmioty własności przemysłowej mogą różnie się nazywać, można przyjąć, że przepis ten dotyczy generalnie podmiotowych praw wyłącznych o charakterze majątkowym, zwanych ogólnie „patentami”¹⁵. Wniosek ten uzasadnia także użycie wyrażenia „jakiegokolwiek patentu”, które może wskazywać na dowolność wskazania prawa wyłącznego¹⁶. Z drugiej strony odesłanie do Konwencji paryskiej wymusza zwrócenie uwagi na to, że pojęcie patentu dotyczy nie tylko praw wyłącznych, ale także innych praw podmiotowych, które nierozdzielnie związane są z ochroną własności przemysłowej. Za tego typu koncepcją może przemawiać to, że prawa tej własności obejmują nie tylko *stricto* prawa wyłączne, ale również prawa służące do uzyskania prawa wyłącznego (np. prawo do uzyskania patentu), prawa względne (skuteczne *in personam*, np. prawa licencjobiorców), jak również prawa twórców i współtwórców tych dóbr (prawa majątkowe oraz osobiste)¹⁷. W takiej sytuacji pojęcie patentu ma znacznie szerszy zakres, a akcent pada nie tyle na podmiotowe prawo wyłączne, ale na chronione dobra własności przemysłowej¹⁸.

Trzeba zauważyć, że ochrona przewidziana w prawie własności przemysłowej charakteryzuje się tym, że jest ochroną prawną polegającą na przyznaniu tzw. „monopolu patentowego”, czyli prawa wyłącznego korzystania w granicach określonych przez prawo z konkretnego dobra, np. opatentowanego wynalazku czy zarejestrowanego znaku towarowego. Jego formą jest prawo podmiotowe skuteczne *erga omnes*, które pozwala uprawnionemu domagać się od osób trzecich powstrzymania się od korzystania z przysługującego mu dobra i rozporządzania nim¹⁹.

W pierwszej kolejności „naruszenie patentu” jako takiego dotyczy przede wszystkim wynalazków — również Konwencja paryska wskazuje je na pierwszym miejscu jako przedmiot ochrony. W głównej mierze świadczy o tym treść komentowanego przepisu, chociażby użycie sformułowań, takich jak: mechanizm, części, wyposażenie zapasowe, akcesoria, które „mają zapewnić należyte funkcjonowanie statku powietrznego”. Ponadto odesłanie do krajowych „ustaw patentowych udzielających wynalazkom odpowiedniej ochrony” potwierdza potrzebę ochrony tej właśnie grupy rozwiązań technicznych. Ich wymiar i znaczenie w przemyśle lotniczym jest z pewnością niepodważalne.

¹⁵ A. SZEWC, M. KĘPIŃSKI: *Komentarz do artykułu 1 Konwencji Paryskiej*. W: *Konwencja paryska o ochronie własności przemysłowej. Komentarz*. Red. A. ADAMCZAK, A. SZEWC. LEX/el. 2008. Przykładowo w niektórych krajach na takie dobra jak wzory przemysłowe udziela się prawa, które nazywa się patentem.

¹⁶ Słownik języka polskiego: www.sjp.pwn.pl [dostęp: 29.01.2014].

¹⁷ A. SZEWC, G. CZYŻ: *Prawo własności przemysłowej*. Warszawa 2011, s. 157 i n.

¹⁸ A. SZEWC, M. KĘPIŃSKI: *Komentarz do artykułu 1 Konwencji Paryskiej*. W: *Konwencja paryska...*

¹⁹ A. SZEWC, G. JYŻ: *Prawo własności...*, s. 5 i 158.

Konwencja paryska nie definiuje ani wynalazku, ani patentu. Niemniej jednak wskazuje na potrzebę szerokiego rozumienia pojęcia patentu, przy jednoczesnym ograniczeniu go do patentów przemysłowych. Do patentów na wynalazki zalicza również różne rodzaje patentów przemysłowych uznanych przez ustawodawstwa wewnętrzne, jak patenty wprowadcze²⁰, patenty na ulepszenia, patenty i świadectwa dodatkowe²¹ itd. W odniesieniu do pojęcia wynalazku Konwencja paryska odsyła *de facto* do porządków krajowych. Tak więc wynalazkami mogą być zarówno rozwiązania techniczne, które wykazują się nieoczywistością, poziomem wynalazczym i nowością światową, a także rozwiązania spełniające wyłącznie wymóg nowości światowej, czy nawet tylko krajowej, chyba że zgodnie z ustawodawstwem kraju członkowskiego są one zaliczane do osobnej kategorii przedmiotów własności przemysłowej — tj. wzorów użytkowych²². Te ostatnie są rozwiązaniami technicznymi zbliżonymi do wynalazków, bowiem w doktrynie tę grupę dóbr niematerialnych określa się często mianem tzw. małych wynalazków²³. W odróżnieniu od wynalazków ani prawo międzynarodowe, ani unijne, nie wyznaczają standardów ochrony tej kategorii dóbr niematerialnych. W konsekwencji istnieje wiele zróżnicowanych przesłanek zdolności ochronnej i zasad udzielania prawa wyłącznego²⁴. Zgodnie z prawem polskim wzorem użytkowym jest nowe i użyteczne rozwiązanie o charakterze technicznym, dotyczące kształtu, budowy lub zestawienia przedmiotu o trwałej postaci. Podobieństwa wobec wynalazków należy doszukiwać się w technicznym charakterze i wymogu nowości. Tym, co je różni, jest ograniczenie rozwiązań mogących być przedmiotem wzoru użytkowego do rozwiązań konstrukcyjnych, rezygnacja z wymogu nieoczywistości oraz wprowadzenie wymogu użyteczności²⁵.

W dalszej kolejności naruszenie patentu może dotyczyć również wzorów przemysłowych oraz znaków towarowych. Konstrukcja przepisu pozwala wspomniane dobra omówić przy okazji interpretacji naruszenia rysunku bądź wzoru.

²⁰ Nazywane również: „patentami importowymi”, „patentami potwierdzonymi” bądź „patentami rewalidowanymi”. Są to patenty udzielane w danym państwie na wynalazki opatentowane za granicą. Patenty te powszechnie stosowano głównie w byłych krajach kolonialnych, dominiach, protektoratach itp. Zob. A. SZEWC, M. KĘPIŃSKI: *Komentarz do artykułu 1 Konwencji Paryskiej*. W: *Konwencja paryska*...

²¹ „Patenty dodatkowe” są to dodatkowe tytuły ochronne udzielane wobec już udzielonych wcześniej praw. Zob. Ibidem.

²² Ibidem.

²³ A. MICHALAK: *Znaczenie decyzji Urzędu Patentowego dla rozstrzygnięcia kolizji pomiędzy prawami własności przemysłowej a prawami osób trzecich*. „Monitor Prawniczy” 2007, nr 13, s. 719.

²⁴ E. NOWIŃSKA, U. PROMIŃSKA, M. DU VALL: *Prawo własności przemysłowej*. Warszawa 2011, s. 103.

²⁵ A. SZEWC, M. KĘPIŃSKI: *Komentarz do artykułu 1 Konwencji Paryskiej*. W: *Konwencja paryska*...

„Naruszenie rysunku lub wzoru należycie uznanego lub zarejestrowanego” uzupełnia katalog intelektualnych dóbr niematerialnych objętych dyspozycją przedmiotowego przepisu. Taki zabieg legislacyjny z jednej strony uwzględnia terminologię używaną w poszczególnych ustawodawstwach wewnętrznych, a z drugiej — rozszerza zakres przedmiotowy przepisu na niematerialne dobra intelektualne, niekoniecznie chronione prawem wyłącznym. Wskazanie to może sugerować, że chodzi o dobra, których ochrona wynika z innych przepisów, jak chociażby zwalczanie nieuczciwej konkurencji²⁶. Co więcej, każde z użytych sformułowań — rysunek oraz wzór — jest tyle samo uniwersalne, co bliskoznaczne. Uniwersalność zapewnia uwzględnienie innych niematerialnych dóbr chronionych przez poszczególne systemy prawne, a które nie są uwzględnione w Konwencji paryskiej, np. topografie układów skalonych. Natomiast bliskoznaczność terminów pozwala zamiennie przypisywać konkretne dobra do określonych kategorii prawnych.

Pojęcie „rysunku” można odnieść przede wszystkim do takich dóbr własności przemysłowej, jak znaki towarowe (zarejestrowane oraz niezarejestrowane) oraz wzory przemysłowe, w niektórych ustawodawstwach wewnętrznych nazywane „rysunkami przemysłowymi”. Znaki towarowe są oznaczeniami, które służą do odróżniania towarów lub usług wprowadzanych do obrotu przez jednego przedsiębiorcę od towarów lub usług innych przedsiębiorców. W większości systemów prawnych rejestracja znaku towarowego nie jest konieczna, bowiem przedsiębiorca może wybrać także alternatywny wariant ochrony znaku poprzez jego używanie w obrocie²⁷. Pojęcie wzoru przemysłowego odnosi się do pro-

²⁶ Jest to uzasadnione z punktu widzenia systematyki prawa własności przemysłowej przyjętej w Konwencji paryskiej.

²⁷ R. PASZKOWSKI: *Powstanie prawa do znaku towarowego a ustawa o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji*. Warszawa 1935, s. 5—6; M. KĘPIŃSKI: *Znak towarowy (funkcja, rodzaje znaków, oznaczenia stanowiące przedmiot praw wyłącznych, rejestracja, zakres wyłączności)*. „Studia Cywilistyczne”. Tom XXII, Warszawa—Kraków 1974, s. 194 i n.; U. PROMIŃSKA: *Prawo z rejestracji znaku towarowego. Treść i naruszenie*. Łódź 1994, s. 61. Powstanie prawa do znaku towarowego różni się w wielu krajach w zależności od przyjętego systemu prawnego. W systemie francuskim, zwanym systemem meldunkowym, źródłem powstania prawa do znaku jest używanie znaku. Oznacza to, iż zgłoszenie znaku nie ma charakteru konstytutywnego (atrybutywnego), lecz ma charakter deklaratoryjny, poświadczający jedynie pierwszeństwo w używaniu znaku. Wśród systemów prawnych można doszukać się systemu iście przeciwnego. System niemiecki hołduje zasadzie bezwzględnego formalizmu, stąd jego nazwa — system formalny. Źródłem powstania prawa w tym systemie jest rejestracja oznaczenia. Pierwszeństwo zgłoszenia decyduje o przyznaniu ochrony, jako że akt rejestracji jest aktem prawotwórczym (konstytutywnym). Obok tych systemów można odnaleźć i takie, które są niejako połączeniem tych dwóch rozbieżnych koncepcji. W systemie tym rejestracja jest jedynym aktem nabycia prawa do znaku, przy czym skutki zostają zawieszone na pewien okres czasu. Mianowicie pozostawia się prawo tzw. użytkownikowi uprzedniemu do wzruszenia rejestracji i podważenia stwierdzonego prawa. W związku z tym rejestracja jest jedynie deklaratoryjna, a po upływie oznaczonego czasu staje się konstytutywną. Momentem przełomowym w krajach europejskich

jektów, których przedmiotem jest indywidualna (oryginalna) postać wytworu bądź jego części (kształty, kontury, linie, kolorystyka, struktura lub materiał). Szczególnym rodzajem wzorów przemysłowych są tzw. wzory zdobnicze, których celem jest nadanie wytworowi określonych walorów estetycznych (tzw. „rysunki przemysłowe”)²⁸. Co się tyczy wzorów, nie ma przeciwwskazań, by pod tym terminem rozumieć również wspomniane wzory przemysłowe oraz wzory użytkowe.

Oprócz tego można przyjąć, że w pojęcie „rysunku” lub „wzoru” wpisują się także inne oznaczenia, które są należycie uznane przez normy prawne kraju członkowskiego, a wchodzi w zakres szerokiej kategorii tzw. oznaczeń odróżniających, obejmujących obok znaków towarowych także nazwę przedsiębiorstwa²⁹. Tym bardziej, że Konwencja paryska do katalogu przedmiotów chronionych w ramach prawa własności przemysłowej zalicza również nazwy handlowe, oznaczenia pochodzenia oraz nazwy pochodzenia. Pod pojęciem nazwy handlowej rozumie się najczęściej nazwę, pod którą przedsiębiorca prowadzi działalność gospodarczą. Różnica między nazwą handlową a firmą — czyli oznaczeniem przedsiębiorcy — sprowadza się do tego, że musi ona spełniać funkcję dystynktywną³⁰. W rozumieniu Konwencji paryskiej nazwą handlową jest:

- firma wyróżniająca przedsiębiorcę w obrocie gospodarczym;
- oznaczenie przedsiębiorstwa, które służy wyróżnianiu przedsiębiorstwa lub ewentualnie jego części (np. godło) w obrocie gospodarczym³¹.

Ochrona wynika z zasady z przepisów ustaw o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji, przepisów kodeksów cywilnych lub przepisów ustaw szczegółowych (np. kodeksu spółek handlowych).

Konwencja paryska chroni także oznaczenia pochodzenia. Ochrona przysługuje przed wykorzystaniem wszystkich fałszywych oznaczeń co do pochodzenia danego towaru, ale nie tylko co do pochodzenia w sensie geograficznym, bowiem oznaczenia pochodzenia zawarte są w kontekście ochrony „tożsamości

była Pierwsza Dyrektywa Rady nr 89/104/EWG z 21 grudnia 1988 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do znaków towarowych, w której uznano, że prawo do znaku towarowego powstaje co do zasady z chwilą rejestracji znaku, chyba że jest to znak powszechnie znany, który uzyskuje taki status wraz z notorycznym używaniem. Systemy europejskie, mając za zadanie dostosowanie przepisów krajowych do porządku wspólnotowego, musiały uznać wyższość systemu konstytucyjnego nad deklaratoryjnym (Dz.U. UE L 40 z dnia 11 lutego 1989 r., s. 1—7).

²⁸ A. SZEWC, M. KĘPIŃSKI: *Komentarz do artykułu 1 Konwencji Paryskiej*. W: *Konwencja paryska...*

²⁹ R. SKUBISZ: *Prawo znaków towarowych, Komentarz*. Warszawa 1997, s. 13. Do oznaczeń odróżniających zalicza się także oznaczenia geograficzne. Ich znaczenie jest w przypadku omawianego przepisu nieistotne.

³⁰ M. KĘPIŃSKI: *Komentarz do artykułu 8 Konwencji Paryskiej*. W: *Konwencja paryska...*

³¹ Ibidem.

producenta, wytwórcy lub kupca”. Zdaniem przedstawicieli nauki skłania to do wniosku, że przedmiotem oznaczeń w rozumieniu Konwencji paryskiej mogą być nie tylko nazwy geograficzne, ale także oznaczenia przedsiębiorcy (oznaczenia identyfikujące podmioty występujące w obrocie gospodarczym)³².

Zgodnie z postanowieniami Konwencji wyłączenie spod zajęcia z tytułu roszczeń patentowych może dotyczyć sytuacji, gdy „naruszenia jakiegokolwiek patentu, rysunku lub wzoru należycie uznanego lub zarejestrowanego mają miejsce w Państwie, na którego terytorium statek powietrzny przybył”. Wiąże się to z zasadą terytorialności praw patentowych. Prawa patentowe co prawda są prawami wyłącznymi, pozwalającymi korzystać z danego dobra niematerialnego w sposób zarobkowy lub zawodowy z wyłączeniem innych osób, niemniej jednak przyznana wyłączność nie jest tożsama z monopolem absolutnym także w sensie geograficznym³³. Prawa wyłączne są prawem terytorialnym ograniczonym granicami geograficznymi danego państwa lub regionu, w którym prawo zostało udzielone. Oznacza to, że:

- prawa te są nabywane w każdym państwie, niezależnie od istniejących w innych państwach praw do tego samego dobra intelektualnego;
- kwestia trybu oraz sposobu uzyskania prawa, czasu trwania ochrony, a nawet treści poszczególnych praw, uregulowana jest przez ustawodawstwo danego kraju;
- z faktu istnienia prawa wyłącznego w danym państwie nie można wywodzić, że analogiczne prawo istnieje również w innym państwie³⁴.

Z punktu widzenia prawa lotniczego zasada terytorializmu uzupełnia zasadę suwerenności oraz niezależności państw. Prawo kraju, do którego statek powietrzny przybył, określa organy państwowe odpowiedzialne za podjęcie odpowiednich działań, jak i określa procedury, którym statek powietrzny będzie podlegał. Jednakże posiadanie prawa patentowego w kraju przybycia statku powietrznego nie daje podstaw do wystąpienia z przysługującymi roszczeniami, bowiem Konwencja chicagowska wyklucza taką ewentualność (oczywiście pod warunkiem zaistnienia przedmiotowych przesłanek, o których mowa była wcześniej).

Na sam koniec, w Konwencji jednoznacznie podkreślono, że „w Państwie, na którego terytorium taki statek powietrzny przybył, nie może być w żadnym przypadku wymagane złożenie zabezpieczenia w związku ze wspomnianym wyłączeniem spod zajęcia lub zatrzymania”.

³² K. SZCZEPANOWSKA-KOZŁOWSKA: *Komentarz do artykułu 10 Konwencji Paryskiej*. W: *Konwencja paryska...*

³³ A. SZEWC, G. JYŻ: *Prawo własności...*, s. 158 i n.

³⁴ K. SZCZEPANOWSKA-KOZŁOWSKA, A. ANDRZEJEWSKI, A. KUŹNICKA, A. LASKOWSKA, J. OSTROWSKA, M. ŚLUSARSKA-GAJEK, J. WILCZYŃSKA-BARANIAK: *Własność intelektualna. Wybrane zagadnienia praktyczne*. Warszawa 2013, s. 29; M. ŚWIERCZYŃSKI: *Naruszenie prawa własności intelektualnej w prawie prywatnym międzynarodowym*. LEX/el. 2013.

3. Polskie prawo lotnicze

Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. — Prawo lotnicze³⁵ kompleksowo reguluje stosunki prawne z zakresu lotnictwa cywilnego. W kontekście przedmiotowych rozważań nader ważny i istotny jest dział VI, zatytułowany *Żegluga powietrzna*. Istotne miejsce w tej części ustawy zajmują przepisy dotyczące ruchu międzynarodowego zawarte w rozdziale 4 — *Loty międzynarodowe*. Wprowadzone w nim zasady korzystania z przestrzeni powietrznej oraz reguły obowiązujące w ruchu lotniczym mają zapewnić porządek, a tym samym bezpieczeństwo w transporcie lotniczym, a także ułatwić żeglugę powietrzną³⁶. W tym kontekście nie bez znaczenia pozostaje przewidziana w prawie polskim instytucja prawna tymczasowego zajęcia lub zatrzymania statku powietrznego, uregulowana w art. 78 Prawa lotniczego. Mając na względzie przede wszystkim ochronę interesu publicznego oraz zwiększenie efektywności przewozów lotniczych, przyjęta regulacja ma z założenia ograniczony charakter. Jej zakres przedmiotowy odnosi się wyłącznie do sytuacji, w której użytkownik samolotu pozostaje po pierwsze w zwłoce lub nie uiszcza w ogóle opłat lotniskowych, tj. opłat, które ponoszą linie lotnicze za korzystanie z wszelkiego rodzaju usług świadczonych przez lotniska, a po drugie w sytuacji, gdy użytkownik samolotu wyrządził szkody na lotnisku. Z uprawnienia tymczasowego zatrzymania lub zajęcia może skorzystać jedynie zarządzający lotniskiem, którym jest podmiot wpisany jako zarządzający do rejestru lotnisk cywilnych. W razie nieuzasadnionego zatrzymania statku powietrznego odpowiada on za wynikłe z tego tytułu szkody. Tymczasowe zatrzymanie statku powietrznego traci moc w razie złożenia odpowiedniego zabezpieczenia lub w razie dokonania zajęcia na podstawie postanowienia sądowego.

Ponadto poszanowanie zasady pewności transportu lotniczego znalazło swoje odzwierciedlenie w art. 156 Prawa lotniczego, w którym za Konwencją chicagowską przyjęto przywilej wyłączenia spod zajęcia lub zatrzymania statku powietrznego spod roszczeń patentowych. Zgodnie z prawem polskim:

obce statki powietrzne korzystają w Rzeczypospolitej Polskiej, w zakresie i na warunkach określonych w przepisach międzynarodowych, z wyłączenia spod zajęcia, zatrzymania i innych działań prawnych z tytułu naruszenia patentu, rysunku lub wzoru oraz z wyłączenia spod zajęcia zabezpieczającego roszczenie.

³⁵ Dz.U. z 2002 r., Nr 121, poz. 1032. Tekst jedn. Dz.U. z 2013 r., poz. 1393 oraz z 2014 r., poz. 768.

³⁶ P. RUCZKOWSKI: *Prawo lotnicze*...

Wylączenie spod „innych działań prawnych” w kontekście naruszenia praw patentowych jest pojęciem bardzo pojemnym, w które wpisuje się wiele innych czynności, w tym wystąpienie z jakimikolwiek roszczeniami z tytułu naruszenia praw patentowych.

Zakresem podmiotowym regulacji objęto przede wszystkim obce statki powietrzne, czyli statki powietrzne nienależące do polskiego lotnictwa cywilnego. Jest to uzasadnione z punktu widzenia międzynarodowej żeglugi powietrznej oraz zobowiązań nałożonych przez regulacje międzynarodowe. Przepisów prawa lotniczego, także i w tym zakresie, nie stosuje się do państwowych statków powietrznych. Statkiem powietrznym w rozumieniu polskiego prawa lotniczego jest „urządzenie zdolne do unoszenia się w atmosferze na skutek oddziaływania powietrza innego niż oddziaływanie powietrza odbitego od podłoża”. Zmiana redakcyjna przepisu w stosunku do Konwencji chicagowskiej, wskazująca na odbicie powietrza od „podłoża”, a nie od „powierzchni ziemi”, tylko z pozoru jest nieistotna. Definicja obowiązująca w prawie polskim jest szersza od tej przyjętej w dokumentach stanowiących załączniki do Konwencji chicagowskiej, bowiem przyjęcie „podłoża” za punkt odniesienia pozwala zakresem przepisu objąć także wody i obiekty na powierzchni ziemi lub wody³⁷.

Dodatkowo art. 156 Prawa lotniczego stosuje się na zasadzie wzajemności również do statków powietrznych mających przynależność państw niebędących stronami odpowiednich umów międzynarodowych, a także do polskich statków powietrznych wykonujących regularne przewozy lotnicze, czyli takich, w których miejsca przeznaczone do przewozu pasażerów, bagażu, towarów lub poczty są publicznie oferowane do nabycia, a przewóz jest wykonywany między tymi samymi punktami według opublikowanego rozkładu lotów, albo w stałych odstępach czasu lub z częstotliwością wskazującą na regularność lotów.

Wylączenie spod zajęcia zabezpieczającego roszczenie uzasadnione jest z punktu widzenia transportu międzynarodowego. Celem postępowań zabezpieczających jest zapewnienie gwarancji wykonalności uprawnień i szybkiego zaprzestania naruszeń. Najlepszym sposobem zabezpieczenia możliwości wykonalności przyszłego orzeczenia i osiągnięcia zamierzonego celu postępowania byłoby zajęcie statku powietrznego³⁸. Zrozumiałym jest uznanie tego typu czynności za paraliżującą ruch lotniczy, a zatem niedopuszczalną z punktu widzenia prawa oraz praktyki obrotu.

³⁷ M. ŻYLICZ: *Wstęp*. W: IDEM: *Prawo lotnicze...*, s. 25.

³⁸ Ibidem, s. 554 i n.

4. Podsumowanie

Wykorzystywanie cywilnych statków powietrznych do międzynarodowej żeglugi powietrznej podnosi ryzyko naruszenia dóbr własności intelektualnej w ogóle.

Kwestia uregulowania tej materii nabiera szczególnego znaczenia z punktu widzenia kolizji praw na arenie międzynarodowej. Konwencja chicagowska została uchwalona w celu kompleksowego uregulowania wielu zagadnień związanych z lotnictwem. Podwaliny stworzenia systemu międzynarodowej żeglugi, oparte na tworzeniu i utrzymaniu przyjaźni między narodami, pozwoliły na stworzenie jednolitych zasad i reguł postępowania. Nawiązanie do powszechnie przyjętej zasady suwerenności powietrznej państw i przynależności państwowej statków powietrznych pozwoliło ustanowić reżim prawny lotnictwa, mający zapewnić porządek i bezpieczeństwo żeglugi powietrznej. Nowy reżim prawny, obejmujący szeroki wachlarz zagadnień, zwiększył efektywność transportu lotniczego oraz stał się gwarantem bezpieczeństwa międzynarodowej żeglugi. Wiele postanowień Konwencji musiało być opartych na wzajemnych ustępstwach. Ważenie przeciwstawnych interesów jest tego najlepszym przykładem.

Wieloznaczność użytej terminologii oraz niejednolitość konstrukcyjna samego pojęcia własności przemysłowej pozwala na rozszerzenie wykładni wyłączenia spod zajęcia oraz zatrzymania spod roszczeń z tytułu praw patentowych na oznaczenia oraz rozwiązania chronione reżimem zwalczania nieuczciwej konkurencji. Reguły prawa nieuczciwej konkurencji chronią wiele oznaczeń odróżniających, które nie są objęte monopolem patentowym. Dotyczy to takich grup oznaczeń, jak m.in. niezarejestrowane znaki towarowe, nazwy handlowe czy oznaczenia indywidualizujące przedsiębiorcę. Mechanizm ochrony prawnej jest odmienny, bowiem zasady ochrony oparte są na deliktowej odpowiedzialności sprawcy czynu nieuczciwej konkurencji, a nie na prawie bezwzględnie obowiązującym skutecznym *erga omnes*, jednak zgodnie z Konwencją paryską zwalczanie nieuczciwej konkurencji jest częścią prawa własności przemysłowej. Mając na względzie ułatwianie międzynarodowej żeglugi powietrznej, rozszerzenie przywileju wyłączenia spod zajęcia lub zatrzymania statku powietrznego z tytułu roszczeń patentowych wydaje się uzasadnione.

Bibliografia

- KĘPIŃSKI M.: *Znak towarowy (funkcja, rodzaje znaków, oznaczenia stanowiące przedmiot praw wyłącznych, rejestracja, zakres wyłączności)*. „Studia Cywilistyczne”. Tom XXII. Warszawa-Kraków 1974.
- Konwencja paryska o ochronie własności przemysłowej. Komentarz. Red. A. ADAMCZAK, A. SZEWC. LEX/el. 2008.
- MICHAŁAK A.: *Znaczenie decyzji Urzędu Patentowego dla rozstrzygnięcia kolizji pomiędzy prawami własności przemysłowej a prawami osób trzecich*. „Monitor Prawniczy” 2007, nr 13.
- NOWIŃSKA E., PROMIŃSKA U., DU VALL M.: *Prawo własności przemysłowej*. Warszawa 2011.
- PASZKOWSKI R.: *Powstanie prawa do znaku towarowego a ustawa o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji*. Warszawa 1935.
- PODRECKI P.: *Środki ochrony praw własności intelektualnej*. Warszawa 2010.
- PROMIŃSKA U.: *Prawo z rejestracji znaku towarowego. Treść i naruszenie*. Łódź 1994.
- RUCZKOWSKI P.: *Prawo lotnicze. Komentarz*. LEX/el. 2002.
- SKUBISZ R.: *Prawo znaków towarowych, Komentarz*. Warszawa 1997.
- SZEWC A., CZYZ G.: *Prawo własności przemysłowej*. Warszawa 2011.
- SZCZEPANOWSKA-KOZŁOWSKA K., ANDRZEJEWSKI A., KUŹNICKA A., ŁASKOWSKA A., OSTROWSKA J., ŚLUSARSKA-GAJEK M., WILCZYŃSKA-BARANIAK J.: *Własność intelektualna. Wybrane zagadnienia praktyczne*. Warszawa 2013.
- ŚWIERCZYŃSKI M.: *Naruszenie prawa własności intelektualnej w prawie prywatnym międzynarodowym*. LEX/el. 2013.
- ŻYLICZ M.: *Prawo lotnicze międzynarodowe, europejskie i krajowe*. Warszawa 2011.

Akty prawne

- Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym sporządzona w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz.U. z 1959 r., Nr 35, poz. 212 i 214 ze zm.).
- Konwencja o ochronie własności przemysłowej (Akt sztokholmski zmieniający Konwencję paryską o ochronie własności przemysłowej z dnia 20 marca 1883 r., zmienioną w Brukseli dnia 14 grudnia 1900 r., w Waszyngtonie dnia 2 czerwca 1911 r., w Hadze dnia 6 listopada 1925 r., w Londynie dnia 2 czerwca 1934 r., w Lizbonie dnia 31 października 1958 r., sporządzony w Sztokholmie dnia 14 lipca 1967 r. (Dz.U. z 1975 r., Nr 9, poz. 51).
- Konwencja o ujednolicieniu niektórych prawideł, dotyczących zajęcia zabezpieczającego statków powietrznych podpisana w Rzymie dnia 29 maja 1933 r. (Dz.U. z 1937 r., Nr 74, poz. 540).
- Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (Dz.U. z 2002 r., Nr 121, poz. 1032. Tekst jedn. Dz.U. z 2013 r., poz. 1393 oraz z 2014 r., poz. 768).

Źródła internetowe

- SZYMAJDA I.: *Publicznoprawne zagadnienia międzynarodowej żeglugi powietrznej - system chicagowsko-bilateralny*. „Studia Iuridica” 2003, nr XLI. Tekst dostępny na http://www.wuw.pl/ksiegarnia/tresci/studiaiuridica/41/41_13.pdf [dostęp: 03.03.2015].

Anna Hołda-Wydrzyńska

Exemption from seizure on patent claims as an example of means of facilitating international air service

Summary

The subject of this article is a discussion on the issue of the so-called exemption from seizure on patent claims, established by Convention on International Civil Aviation signed on 7 December 1944 (also known as Chicago Convention). According to provisions of that Convention each contracting State is obliged to adopt all practicable measures and the issuance of special regulations, which both increase the effectiveness of air transport and at the same time guarantee safety of international civil aviation. In the article, there are presented issues concerning the exemption from seizure or detention of an aircraft on any patent claims, which are specified in International and Polish Aviation Law. The analysis carried out in this article take into consideration the role of the International Convention for the Protection of Industrial Property signed in Paris on 20 March 1883 (also known as Paris Convention).

Key words: Chicago Convention, Paris Convention, exemption from seizure on patent claims.

Anna Hołda-Wydrzyńska

Ausschluss des Luftfahrzeugs von der Beschlagnahme wegen Patentansprüche als Beispiel für ein die internationale Luftfahrt erleichterndes Mittel

Zusammenfassung

Zum Gegenstand des Artikels ist der sog. Ausschluss eines Luftfahrzeugs von der Beschlagnahme wegen Patentansprüche, der in dem am 7. Dezember 1944 in Chicago unterzeichneten Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt (sog. Chicagoer Abkommen) angenommen wurde. Laut den Bestimmungen des Abkommens waren die Unterzeichnerstaaten verpflichtet, die rechtlichen Regelungen anzunehmen, die einerseits höhere Effizienz des Lufttransports und andererseits die Sicherheit der internationalen Zivilluftfahrt gewährleisten. Die Verfasserin schildert die Probleme, die mit der Befreiung der fremden Luftfahrzeuge von der Beschlagnahme oder Zurückbehaltung wegen der im internationalen und polnischen Luftverkehrsrecht geltenden Patentansprüche verbunden sind. Sie berücksichtigt auch die Bedeutung des in Paris am 20. März 1883 unterzeichneten Abkommens über den Schutz des gewerblichen Eigentums (sog. Pariser Abkommen).

Schlüsselwörter: Chicagoer Abkommen, Pariser Abkommen, Ausschluss des Luftfahrzeugs von der Beschlagnahme wegen Patentansprüche.